Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7802**
18. Wahlperiode 07.03.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/7610 –

Sicherheit an Eisenbahnübergängen der Schienenwege des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

In den vergangenen Jahren ereigneten sich im Netz der bundeseigenen Schienenwege zahlreiche Eisenbahnunfälle gehäuft an Bahnübergängen mit und ohne Beschrankung. Insbesondere an unbeschrankten, schlecht ausgeleuchteten sowie nicht-technisch gesicherten Eisenbahnübergängen kommt es gehäuft zu Verkehrsunfällen zwischen Teilnehmern des Straßen- und Schienenverkehrs. Nach Auskunft der Bundespolizei werden die Gefahren an Bahnübergängen von Verkehrsteilnehmern deutlich unterschätzt, geltende Verkehrsregeln an Bahnübergängen teilweise missachtet. Der Schweregrad derartiger Unfallereignisse an Eisenbahnübergängen liegt deutlich über dem Schweregrad anderer Unfallereignisse im Eisenbahnverkehr, in zahlreichen Fällen mit Todesfolge. Dennoch findet offenbar keine systematische Sicherung der Gefahrenschwerpunkte an höhengleichen Kreuzungen von Straßen- und Schienenverkehr statt. So sind den Fragestellern mehrere Eisenbahnübergänge im Netz der bundeseigenen Schienenwege bekannt, bei denen auch nach mehreren Unfällen keine bauliche Entschärfung der Kreuzungsstelle oder Erhöhung der technischen Sicherung des betreffenden Bahnübergangs stattgefunden hat.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Gemäß § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Dies schließt auch die Verantwortung für Instandhaltung, Instandsetzung und bedarfsgerechte Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur ein und gilt auch für den Bereich der Bahnübergänge.

Die Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen, insbesondere die Beseitigung vorhandener Bahnübergänge, ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung. Mit der Bereitstellung eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten durch den Bund gemäß § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) soll sichergestellt werden, dass derartige Maßnahmen nicht an der Finanzschwäche der beteiligten Baulastträger scheitern. Die Planung erfolgt im Einzelfall unter

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 3. März 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten durch die beteiligten Baulastträger.

Die Deutsche Bahn AG betreibt mit dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC) sowie den gesetzlichen Unfallversicherungen Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG) und der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) seit mehr als zehn Jahren Aufklärungsarbeit, um über das richtige Verhalten am Bahnübergang zu informieren. Im Jahre 2015 ist die Bundespolizei dazugekommen.

Auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) wird verwiesen.

1. Wie viele Eisenbahnübergänge gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Bereich der Schienenwege des Bundes?

2. Wie viele Eisenbahnübergänge sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf welche Art technisch gesichert?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die folgende Tabelle zeigt die Sicherungsart der Bahnübergänge (BÜ).

Sicherungsart	**Anzahl an BÜ**
Gesamte Anzahl an Bahnübergängen	17.509
Blinklichter	786
Lichtzeichen	180
Blinklichter oder Lichtzeichen mit Halbschranken	7074
Blinklichter oder Lichtzeichen mit Schranken	918
Wärterbediente Schranken	1270
Anrufschranken	253
Übersicht	2137
Übersicht mit Pfeifen	2787
Übersicht mit Langsamfahren	33
Übersicht, Pfeifen und Langsamfahren	1634
Postensicherung	330
Abschlüsse mit Sprechanlage	31
Abschlüsse ohne Sprechanlage	76

Quelle: Bahnübergänge im Spiegel der Statistik, Bahnübergangsstatistik 2014, Version für Dritte, erstellt von der TÜV SÜD Industrie Service GmbH.

3. Wie hoch sind die jährlichen Unfallzahlen an Bahnübergängen der bundeseigenen Schienenwege seit dem Jahr 1995 (bitte tabellarisch darstellen)?

Bei den Aufzeichnungen der Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) reichen die Daten bis zum Jahr 1996 zurück. Die Unfalldatenbank der EUB wird dynamisch geführt, wodurch Abweichungen zu früheren Auswertungen und Angaben der Deutschen Bahn AG möglich sind.

Für die Unfallzahlen für die Jahre von 2000 bis 2014 wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 55 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/6760 verwiesen.

Jahr	Anzahl gemeldeter Bahnübergangsunfälle
1995	Keine Aufzeichnungen bei EUB
1996	225
1997	177
1998	193
1999	164
2015	160

4. Welche Unfallursachen liegen den Unfällen an Bahnübergängen der bundeseigenen Schienenwege seit dem Jahr 2010 zugrunde (bitte jeweils Anzahl der Unfälle nach Unfallursache angeben)?

Durch die EUB sind nur Aussagen zu Ursachen für die von ihr untersuchten Unfälle möglich.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen. Sofern die Unfallursache im Verhalten der Mitarbeiter lag, werden darunter subsumiert Bahnübergangsposten (BÜP), Fahrdienstleiter (Fdl), Triebfahrzeugführer (Tf) oder Mitarbeiter der Leit-und Sicherheitstechnik (LST).

2010		
Anzahl untersuchter BÜ-Unfälle: 33		Ursache
davon	(28)	Verhalten Straßenverkehrsteilnehmer am BÜ
	(3)	Verhalten Mitarbeiter (Fdl, BÜP)
	(2)	Witterung (Sonne, Eis-/Schneeglätte)

2011		
Anzahl untersuchter BÜ-Unfälle: 37		Ursache
davon	(33)	Verhalten Straßenverkehrsteilnehmer am BÜ
	(2)	Verhalten Mitarbeiter (Fdl, BÜP)
	(2)	Witterung (Eis-/Schneeglätte)

2012		
Anzahl untersuchter BÜ-Unfälle: 63		Ursache
davon	(57)	Verhalten Straßenverkehrsteilnehmer am BÜ
	(3)	Verhalten Mitarbeiter (Fdl, Tf)
	(3)	Untersuchung noch nicht abgeschlossen

2013		
Anzahl untersuchter BÜ-Unfälle: 22		Ursache
davon	(19)	Verhalten Straßenverkehrsteilnehmer am BÜ
	(2)	Verhalten Mitarbeiter (LST, Tf)
	(1)	Untersuchung noch nicht abgeschlossen

2014		
Anzahl untersuchter BÜ-Unfälle: 6		Ursache
davon	(3)	Verhalten Straßenverkehrsteilnehmer am BÜ
	(1)	Verhalten Mitarbeiter (BÜP)
	(2)	Untersuchungen noch nicht abgeschlossen

2015	
7 BÜ-Unfälle werden untersucht.	Ursache bisher unbestimmt, weil die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind

5. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Zahl von Unfällen an Bahnübergängen zu reduzieren?

Die Bundesregierung stellt jährlich 81 Mio. Euro für Maßnahmen nach den EKrG im Haushalt – Einzelplan 12 – ein. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

6. Wie viele Bahnübergänge mit höhengleicher Kreuzung mit dem Straßenverkehr wurden seit dem Jahr 1995 jährlich durch höhenfreie Kreuzungen von Straße und Schienenweg ersetzt?

7. Wie viele Bahnübergänge mit höhengleicher Kreuzung mit dem Straßenverkehr sollen bis zum Jahr 2025 durch höhenfreie Kreuzungen von Straße und Schiene ersetzt werden?

8. Wie viele unbeschrankte Bahnübergänge wurden seit dem Jahr 1995 zu einem Bahnübergang mit Beschrankung umgebaut?

9. Für wie viele unbeschrankte Bahnübergänge ist der Umbau zu einem beschrankten Bahnübergang bis zum Jahr 2025 geplant?

10. Wie hoch sind die jährlichen Ausgaben für die Beseitigung von Gefährdungen an Bahnübergängen seit dem Jahr 1995?

Die Fragen 6 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat nur Angaben über die Veränderung in der Anzahl der Bahnübergänge, nicht jedoch darüber, wie sich die Veränderungen im Einzelnen aufschlüsseln. Bei den technischen und betrieblichen Maßnahmen zur Beseitigung von Gefährdungen an Bahnübergängen handeln die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in eigener unternehmerischer Verantwortung. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Wie hoch sind die jährlichen Ausgaben für Aufklärungsarbeit zur Verkehrssicherheit im Straßen- und Eisenbahnverkehr seit dem Jahr 1995?

Da der Bund nicht direkt und nicht alleine an den Maßnahmen zur Aufklärungsarbeit beteiligt ist, können die Ausgaben über diesen langen Zeitraum nicht beziffert werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

12. a) Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, durch den Einsatz digitaler Komponenten im Eisenbahnverkehr die Zahl der Unfälle im Bereich von Bahnübergängen zu reduzieren?

Technische Sicherungen von Bahnübergängen mit dem Einsatz neuer Technologien, die eine Aufrüstung nicht technisch gesicherter Bahnübergänge mit einfachen und kostengünstigen Lösungen unter dem Nachweis einer mindestens gleichen Sicherheit ermöglichen, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

b) Welche Forschungsprogramme zu Eisenbahnunfällen an Bahnübergängen förderte die Bundesregierung seit dem Jahr 1995 (bitte Beginn und Ende der einzelnen Forschungsprogramme sowie deren inhaltliche Schwerpunktsetzung kurz tabellarisch darstellen)?

Keine.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333